

Rezygnacja z budowy torowiska do granic miasta. Urzędnicy mówią, że to nie koniec

Marek Jaszczryński
marek.jaszczrynski@polskapress.pl

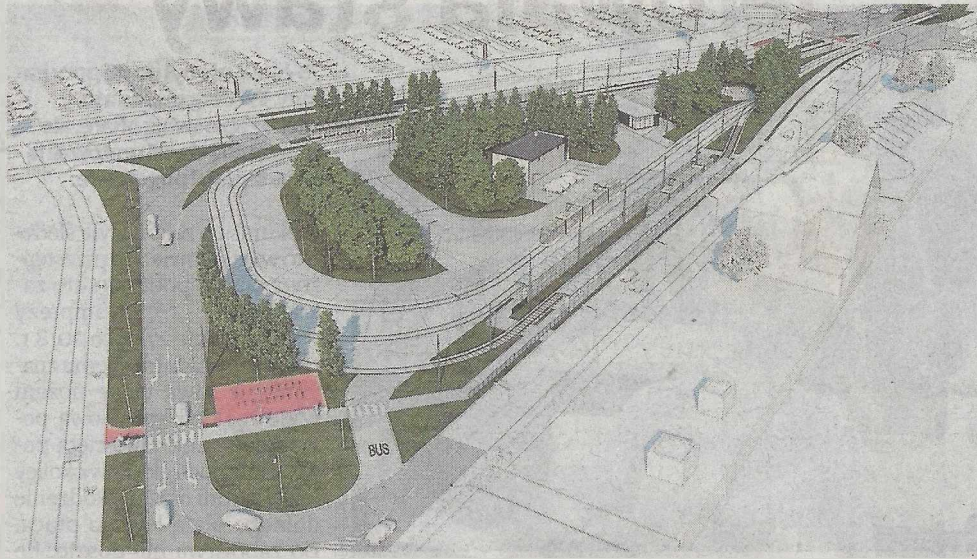


Szczecin

Miasto niby nie rezygnuje z budowy, ale póki co nie ma co liczyć na budowę nowej linii tramwajowej do granic Mierzyna. Wyszło za drogo.

- Po unieważnieniu postępowania przetargowego, w którym wpłynęły oferty znacząco przekraczające zakładany budżet w najtańszym wariantcie o ponad 25 mln zł - miasto zdecydowało się na przeanalizowanie dokumentacji projektowej i kosztorysów w celu znalezienia oszczędności - mówi Dariusz Sadowski z Centrum Informacji Miasta.

Chcieli więcej niż miasto daje
Do przetargu zgłosiło się sześciu chętnych. Miasto oszacowało koszt prac na 64,1 mln zł. Każda oferta była wyższa. Najtańszą ofertę złożyło konsorcjum polsko-hispańskie



Nowa pętla tramwajowa miała powstać tuż obok centrum handlowego. Na razie te plany idą do archiwum, czy to oznacza, że można pomyśleć o budowie nowej linii na ul. 26 Kwietnia?

Balzola - prawie 90 mln zł, najdroższą konsorcjum Trakcja PRKiL 138,6 mln zł.

Investycja miała być realizowana w latach 2019-2022. Pod koniec ubiegłego roku Szczecin otrzymał dofinansowanie na ten projekt oraz dwie, inne ważne inwestycje komunikacyjne. Przebudowy ul.

Arkońskiej wraz z budową torowiska od pętli Las Arkoński do al. Wojska Polskiego oraz Przebudowy ul. Szafera na odcinku od al. Wojska Polskiego do hali widowiskowo-sportowej wraz z budową torowiska i nowej pętli tramwajowej. Łączny koszt trzech inwestycji to 195 138 528,14 zł, z czego dofi-

nansowanie to 85 729 000 zł. Przetarg miał być powtórzony, ale magistrat zrezygnował z tego.

- Obecnie zakładany zakres prac, jak i rosnące ceny na rynku budowlanym, dają podstawy sądzić, że oferty w ponownym postępowaniu przetargowym będą przekraczać możliwości fi-

nansowe miasta - tłumaczy Dariusz Sadowski. - Zuwagi na powyższe podjęta została decyzja, aby wykreślić inwestycję związaną z budową torowiska do pętli Mierzyn z budżetu miasta, do czasu pełniejszego zoptimalizowania projektu i kosztorysów. Za optymalizację projektu odpowiadać będzie spółka Szczecińskie Inwestycje Miejskie.

Może tory na 26 Kwietnia?

Miasto nie porzuca inwestycji, ale w tym momencie warto zastanowić się, czy linia na Gumieńcach powinna być priorytetem miasta? Na łamach „Głosu” nieraz poruszaliśmy temat kierunków rozwoju sieci tramwajowej w Szczecinie. Mieszkańcy wskazali nam jako priorytet budowę torowiska przez ulicę 26 Kwietnia: tu są licznie zamieszkałe osiedla, a autobusy linii nr 75 często są przeładowane.

Przypomnijmy, że ulica 26 Kwietnia jest gotowa do budowy torowiska.

- W poprzednich latach do 1991 roku miasto wyłożyło ogromne środki na przebudowę

ulicy 26 kwietnia (poszerzenie, budowę infrastruktury podziemnej i naziemnej). Jedynie co nie zostało wykonane, to budowa torowiska i trakcji napowietrznej. Przewidywano w tamtym okresie też budowę trasy od Derdowskiego do Żołnierskiej - mówi Janusz Świątowski, miłośnik komunikacji miejskiej. - Może dobrze się stało, że nie wybudowano tej trasy, bo w tej chwili są nowe technologie i jest nowa perspektywa w jej budowie połączona z budową trasy tramwajowej od pętli w Lesie Arkońskim do Wojska Polskiego i dalej do Szafera (pętla przy Netto Arenie) i zapowiedzią miasta o budowie trasy dalej, co daje nadzieję na połączenie z 26 Kwietnia. I z tego powodu jawi się perspektywa rozwoju komunikacji tramwajowej powstawanie nowych linii na różnych relacjach.

Według naszego rozmówcy można rozważać wariant trasy tramwajowej z ul. 26 Kwietnia przez ul. Santocką, Witkiewicza do Taczaka, jako linie jednotorową z wagonami dwukierunkowymi.

©©

WIZUALIZACJA UM SZCZECIN